

Saab 9-7X Aero 2008–09

NEVS-brevet **fredag 26 april**
Föregående **onsdag 24 april**



1. Kan förlora miljarder på Saabs konkurs

Victor Jensen, publicerat lördag 20 april kl 05.19

Staten kan förlora närmare två miljarder kronor på biltillverkaren Saabs konkurs, enligt en kartläggning som Ekot har gjort. – Staten sitter faktiskt på svarte Petter, säger Mikael Wickelgren, fordonsforskare vid Handelshögskolan i Skövde, till Ekot.



Biltillverkaren Saabs konkurs ser ut att bli en dålig affär för staten.

Enligt Ekots kartläggning riskerar nu staten att förlora runt 1,9 miljarder kronor på konkursen.

Det är en av de största konkurserna i Sveriges historia och över 3 000 personer förlorade jobbet.

– Det är ingen tvekan om att det här är den svartaste dagen i min karriär och troligen den svartaste dagen i Saabs historia, sade den dåvarande ägaren Victor Muller efter konkursbeskedet i december 2011.

Arbetet med konkursen pågår fortfarande, men **kan vara slut om ungefär ett år**.

– Vi har en tidsambition att vi ska försöka få klart konkursen om ett år eller så. Det är utifrån nuläget, säger konkursförvaltaren Hans L Bergqvist till Ekot.

Exakt hur mycket pengar som staten kommer förlora på konkursen är för tidigt att säga i nuläget, det beror bland annat på att konkursen inte är avslutad än.

Att staten riskerar att förlora miljardbelopp beror bland annat på att staten fick betala tillbaka ett lån på över två miljarder kronor som Saab hade till Europeiska investeringsbanken och alla de pengarna kommer staten inte att få tillbaka, som det var tänkt.

– Det är väl tyvärr bara att konstatera att jag ser mycket små möjligheter att skattebetalarna ska komma oskadda ur det här Saab-äventyret, säger näringsminister socialdemokraten Ibrahim Baylan till Ekot.

Hur mycket tror du att skattebetalarna kan förlora på Saab-lånet?

– Jag vill inte spekulera i det. Det är ett arv som vi fått sedan ett decennium tillbaka. Jag kan bara konstatera att det finns väldigt små chanser att skattebetalarna ska kunna gå helt ekonomisk oskadda ur detta, säger han.

Anledningen är att de säkerheter, som skulle täcka statens kostnader när man tvingades betala tillbaka lånet, har visat sig vara betydligt mindre värda än väntat.

Värdet på dem har skrivits ned ordentligt de senaste åren.

Det handlar till exempel om det numera statliga bolaget Orio, som bland annat säljer reservdelar till Saab-bilar, och som har gått från att göra vinst till förlust.

Enligt den senaste värderingen, som Ekot tagit del av, kan staten förlora runt en miljard bara på det här lånet.

Mikael Wickelgren på Handelshögskolan tror att förlusten för staten kan bli ännu större.

– Sannolikheten är att ju längre tiden går desto högre blir den siffran, eftersom värdet av reservdelarna i bolaget Orio inte lär öka med tiden, säger han.

Om Orio säljs kommer köpeskillingen gå till staten och eventuella framtida utdelningar från bolaget ska gå till staten.

Men staten kommer också förlora pengar när det gäller utbetald statlig lönegaranti och uteblivna skatter. Saabs konkursbon har skulder på runt 850 miljoner till Skatteverket.

Där ser staten ut att förlora runt 750 miljoner av dem, enligt de senaste uppgifterna som Ekot tagit del av.

Att förlusten blir så stor beror bland annat på att utdelningen från den största av de tre konkurserna, moderbolaget Saab Automobile, troligen kommer bli som mest tio procent, uppger konkursförvaltarna för Ekot.

– I dagläget är en försiktig kalkyl att det blir en utdelning på mellan sju och tio procent. Det utfallet är över förväntan, säger Bergqvist.

sveriges Radio

2. Tufft för statligt reservdelsbolag

Publicerat lördag 20 april kl 16.22

Det statliga reservdelsbolaget Orio går knackigt. I fjol blev det förlust, företaget varslade i början av året ännu mer personal och värdet på bolaget har rasat de senaste åren.



Arkivbild på Saabs reservdelslager i Nyköping

Staten riskerar att förlora närmare två miljarder kronor på Saab Automobiles konkurs, enligt Ekots kartläggning.

En av anledningarna är att det numera statliga reservdelsbolaget Orio har tappat i värde och att företaget har haft problem de senaste åren.

– Vi har varit i en stor omställningsfas och man ska veta att när det gäller vår reservdelsverksamhet så utsätts den för allt mer konkurrens, säger vd:n Jonas Tegström till Ekot.

Orio säljer reservdelar till Saab-bilar och företaget ägs av staten.

Det var efter att Saab gick i konkurs som staten betalade tillbaka företagets lån på över två miljarder kronor till Europeiska investeringsbanken och för att täcka de kostnaderna fick staten bland annat ta över reservdelsbolaget.

Sedan dess har företaget gått från att göra vinst till att det blev förlust tre av de senaste fyra åren, i fjol med 40 miljoner.

Värdet på bolaget har också minskat kraftigt, enligt Riksgäldens årsredovisning.

Företaget har dessutom närmare halverat personalstyrkan de senaste fem åren till nu drygt 200 anställda.

Näringsminister Ibrahim Baylan (S) säger att bolaget har utmaningar, men att det i grunden är lönsamt genom försäljningen av reservdelar till Saab-bilar.

– I dag är det reservdelarna som dominerar och i framtiden satsar bolaget på att logistikaffären gradvis kommer att överta den rollen. Med tanke på vad det är för verksamhet kommer ju efterfrågan på reservdelar att avta allteftersom vi har allt färre Saab-bilar ute i trafik, säger näringsminister socialdemokraten Ibrahim Baylan till Ekot.

Eftersom värdet på Orio har minskat riskerar staten också att förlora allt mer pengar på att man betalade tillbaka lånet.

Ibrahim Baylan säger att regeringen jobbar för att minimera skadan för skattebetalarna.

– Vi gör naturligtvis vårt bästa för se till att kunna ställa om den här affären så att skadan för skattebetalarna ska minimeras. Vi jobbar på tillsammans med styrelse och vd för att se till att kunna förändra verksamheten, säger Baylan till Ekot.

Nu satsar Orio mer på att bli ett logistikföretag – att ha lager åt kunder och distribuera deras produkter.

Trots utmaningarna ser vd:n Jonas Tegström ändå ljust på framtiden.

– Om man tittar på hur lönsamhetsutvecklingen ser ut de kommande åren, så ser den väsentligt mycket mer positiv ut än de senaste två åren. Vi räknar med ett överskott i verksamheten redan i år, säger han.

Han säger att företagets förändringar börjar ge resultat.

– Vi har genomgått en ganska stor förändring de senaste åren och vi börjar se ett bra resultat av det på flera områden.

Victor Jensen



3. Följ med när Koenigsegg Jesko byggs

Av Roger Åberg 2019-04-19 KL 22:04

Hör Kristian prata om bygget



FILM: *https://youtu.be/8qvaO9YpL1M*

Koenigsegg fortsätter att imponera och senaste bygget Jesko är så klart extremt intressant. Här får vi följa med Top Gear in i fabriken och höra Kristian prata om det imponerande bygget. Som vanligt gör han det med kärlek och passion.



Roger Åberg





4. Volvoägaren Geely visar Preface Concept Sedan elbil på CMA-plattform?

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-04-18 14:12

"Ett koncept" säger Geely, men nog ser det ut som en seriemässig modell. Gillar du Geelys nya design?



Avsaknaden av B-stolpe är typiskt för konceptbilar. Men vad säger ni om designen?

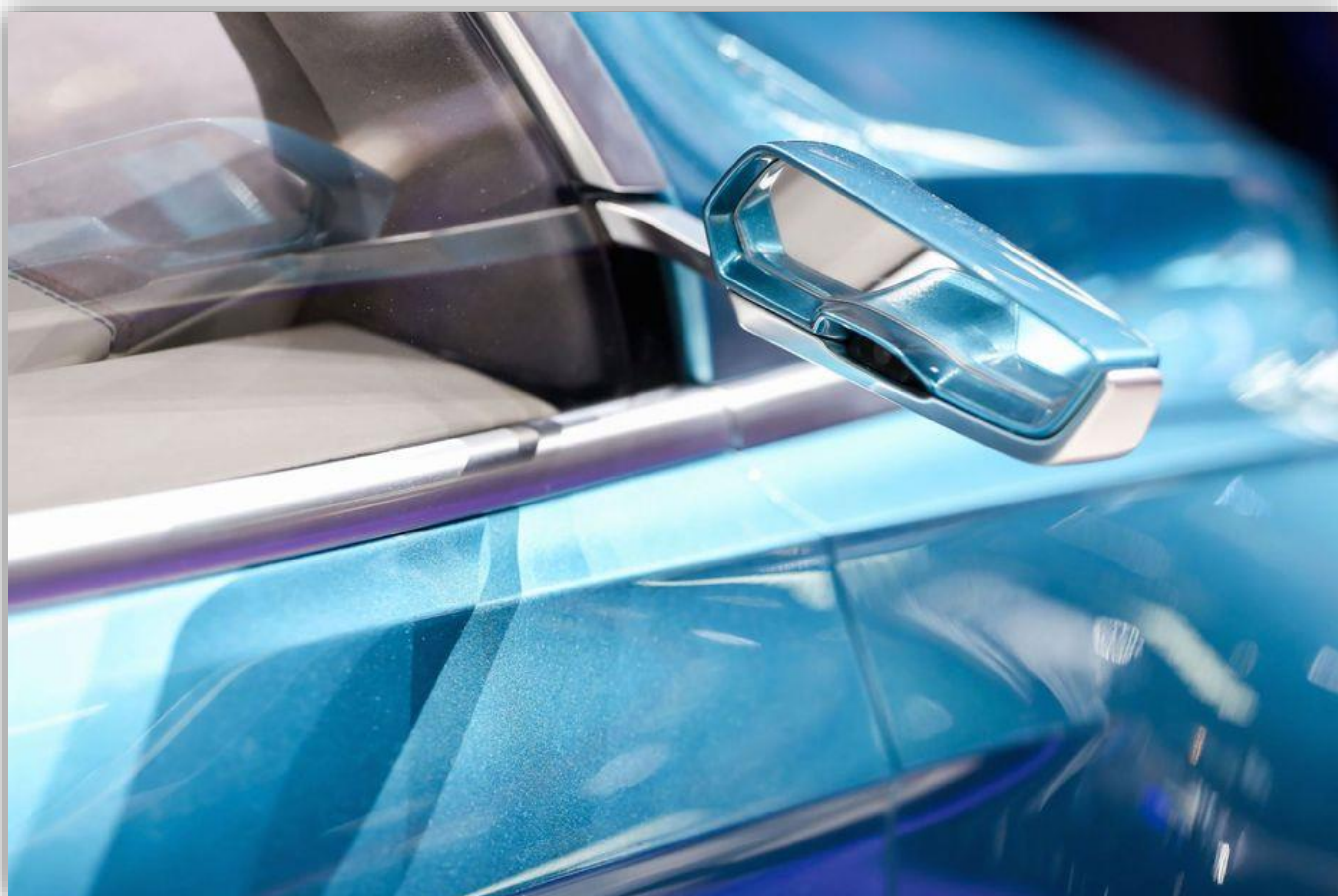
Volvos ägare Geely Holding Group startade utvecklingsbolaget Cevt, "China Euro Vehicle Technology", som skapade den flexibla plattformen CMA, Compact Modular Architecture. Det är en teknisk arkitektur som alla Geely-företagen kan använda och först ut med denna plattform var Volvo XC40.

CMA-plattformen är grunden för Geely Preface Concept Sedan som just nu ställs ut på Shanghai Auto. Geely är ganska hemlighetsfulla med de tekniska detaljerna i konceptbilen, man säger till exempel ingenting om drivlinan. Gissningsvis är Preface Sedan en elbil, men det skulle också kunna vara en laddhybrid.

De speciella bakdörrarna och frånvaron av B-stolpe är typiskt för en konceptbil, liksom den speciella inredningen. Men håller man sig till karossplåten ser Geely Preface Sedan ganska seriemässig ut. Och kisar man lite med ögonen så finns det ett visst släktskap med nya Volvo S60.

Främsta uppgiften för Preface Concept Sedan är att visa upp Geelys vidareutvecklade designspråk "Expanding Cosmos". Målet är att skapa ett lyxigare, sportigare uttryck med ett större mått av premiumkänsla. Sedanmodeller är populära i Kina, vid sidan av suvarna.

I pressmeddelandet skriver Geely att man de närmaste två åren ska presentera flera exempel på de bilmodeller som är på väg. Vad tycker du om Geelys designspråk? Använd gasa/bromsa nedan för att visa vad du tycker.




DRIVE
MODE





Volvo XC40 Crossover Concept och CMA-plattformen – alla fakta och bilder

Geely FY11 Coupe Suv – första bilderna visar en kommande Volvo XC50

Volvo går med vinst – öser in pengar i Geely

Volvo Trucks och Volvo Cars får samma ägare – Geely blir största aktieägare

Kinesiska Geely storsatsar i Göteborg – miljardinvestering kan ge 1 500 nya jobb

Volvo Cars och Lotus Cars kan få samma ägare – Geely – när PSA köper Proton

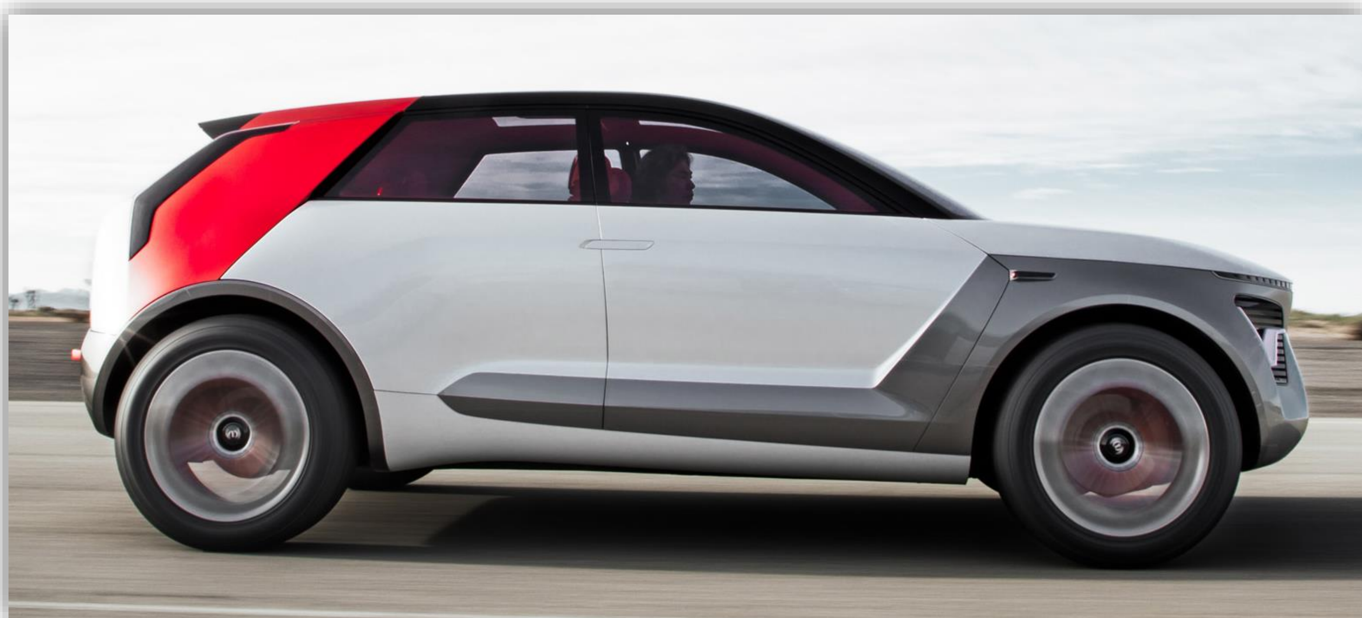
Volvo utvecklar nästa V40 med Geely – i Göteborg

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Kia visar elektriska HabaNiro Concept

Mattias Rabe 18 april 2019

Kia ställer ut några nyheter på bilsalongen i New York, bland annat Stinger GTS, men det är Kia HabaNiro Concept som vi fastnar för.



Kia kallar sin vision av en framtida elektrisk bil för het och kryddig. Inte undra på att de gav konceptbilen namnet HabaNiro, en ordlek mellan namnet på en stark pepparfrukt och namnet på en populär hybrid/laddhybrid/elbil från just Kia.

Det är lätt att avfärda HabaNiro-konceptet som enbart en showbil, det vill säga en bil som aldrig kommer att se dagens ljus som produktionsbil. Just det poängterar Kia också, att det är lätt att dra den slutsatsen. Men de råder oss också att inte vara så säkra på saken.

Hur som helst… 4,43 meter långa HabaNiro Concept drivs framåt att två elmotorer som ansvarar för respektive hjulaxel. Bilen är alltså fyrhjulsdriven. Kia ger oss inga motorspecifikationer, men meddelar att batteriet är av toppmodernt snitt och tillåter körningar på över 48 mil mellan laddningarna.

Innanför de fyra uppåt/utåt-öppnande dörrarna (butterfly doors på engelska, fjärilsdörrar på svenska (låter helknäppt)) har Kias ingenjörer lagt en stor del av krutet. Man har satsat på en öppen, luftig och ren interiörmiljö utan knappar och reglage överallt. Miljön kan dessutom skräddarsys efter förarens sinnestillstånd. Real-time Emotion Adaptive Driving heter tekniken som läser av föraren och med hjälp av artificiell intelligens anpassar insidan.

Någon traditionell innerbackspegel finns inte. När föraren tittar upp mot platsen där spegeln normalt är placerad känner bilens eye tracking-system av det och en 180-gradersbild från bakom bilen uppenbarar sig.

Så klart har Habaniro Concept head up-display, men inte av den typ vi har i bilar i dag. I stället sträcker den sig över hela vindrutan, och som inte det är nog är den även interaktiv. Man kan alltså möblera om i HUD-displayen och få fram olika information genom att svepa med fingrarna.







GALLERI

Kia HabaNiro Concept

9 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Toyota C-HR officiell som elbil

Peter Klemensberger 17 april 2019

Hybridteknik må vara Toyotas gebit men nu förser de crossovern C-HR med enbart elmotor. Bilen visas nu upp i Shanghai.



***FILM**: https://youtu.be/fclHTxzNTtk*

Hybridteknik. Inom det området är Toyota pionjärer och släpper nu 24 000 patent för att sprida sina kunskaper. Samtidigt rullar man fram sin crossovermodell C-HR med ren eldrift under bilsalongen i Shanghai. Modellen blir därmed första elbil att byggd på TNGA-plattformen.

Toyota släpper ingen information eller data om tekniken under skalet på C-HR med eldrift men bilen har tagits fram tillsammans med två olika tillverkare, FAW och GAC, och säljs även som Izoa EV (bilen i silver på bilden nedan). Bilarna ska byggas i Kina med kinesisk teknik.

Men det är inte bara under skalet som C-HR har ändrats som elbil. I fronten finns det nu plåt mellan strålkastarna, luftintagen är annorlunda liksom hela stötfångaren. Invändigt ser vi att instrumentklustret är digitalt och har ett för elbilar anpassat snitt.

Toyota har som ambition att släppa tio helt eldrivna modeller på ett globalt plan till mitten av 2020-talet och 2030 ska man sälja 5,5 miljoner elektrifierade bilar per år.

C-HR och Izoa EV ska göra debut på den kinesiska marknaden 2020 och kommer att stanna där, hävdar Toyota. Någon global lanseringsplan finns inte i dagsläget.

SVENSKA DAGBLADET

7. Elbilarna som vi helst köper – ökar i tusental

Moa Hällström

Fre 2019-04-19, 10.03

Antalet sålda elbilar har ökat med 167 procent på begagnatmarknaden under årets första kvartal. ”Var fjärde elbil säljs inom en vecka. Även om det mattats av någon procent jämfört samma period i fjol som en naturlig följd av det stora utbudet av nyproducerade bilar”, säger Tero Marjamäki, pressansvarig på Blocket Fodorn.



Enligt statistik från Blocket Fordon har försäljningen av elbilar ökat med 167 procent under årets första kvartal jämfört med motsvarande period i fjol. Blocket kan inte uppge exakta siffror men enligt Blocket fordons pressansvarige, Tero Marjamäki, är det en ökning på tusentals bilar.

– I takt med att folk också vill ställa om från fossildrivna bilar har utbudet på andrahandsmarknaden ökat rejält, vilket resulterat i att priserna också generellt gått ned. Så för den som vill skaffa en begagnad elbil är det ett gynnsamt läge, säger han.

Tero Marjamäki tror att hålla i sig eftersom allt fler förare hellre identifierar sig som ägare av eldrivna fordon. Enligt honom sker ökningen i andrahandsförsäljning främst bland svenskar, trots den svaga kronan.

– Dock är efterfrågan är störst i de större städerna som Göteborg, Malmö och Stockholm, där elnätet är mer utvecklat, tillägger han.

Enligt statistiken finns det framförallt tio elbilsmodeller som säljer snabbast.



2011 lovade Renault att 20 procent av deras produktion skulle bestå av elbilar vid 2022.

10. Renault Zoe

På tionde plats hittar vi Renault Zoe, som sades vara första elbilen tillgänglig för allmänheten som kunde erbjuda en räckvidd på 40 mil enligt NEDC, den europeiska standarden för att mäta bränsleekonomi. I praktiken gick den nära 30 mil.

Idag har den ett medianpris på 232 000 kronor på andrahandsmarknaden.



Nissan Leaf.

9. Nissan Leaf

Nissan Leaf blev utnämnd till årets bästa bil 2018 av Gröna Bilister och har en räckvidd på cirka 28 mil. På andrahandsmarknaden är medianpriset 229 000 kronor



Renault Twizy.

8. Renault Twizy

Renault Twizy finns i två varianter – en som har maxfart 45 km/tim och körs som EU-moped klass 2 och en som klarar 80 km/tim och är registrerad som fyrhjulig. Bilens batteri tar tre och en halv timme att ladda och har en räckvidd på fem till nio mil. Idag är medianpriset 117 000 kronor på andrahandsmarknaden.



BMW i3.

7. BMW i-serien

Den rena elbilen BMW i3 klarar 12 mil i praktisk körning enligt SvD:s biltest. Om bilen är utrustad med en så kallad räckviddsförlängare –som är en tvåcylindrig bensindriven motor på 0,647 liter och 34 hästkrafter – kommer man nästan det dubbla. Men då blir den 120 kilo tyngre vilket gör den långsammare i reaktionerna.

På andrahandsmarknaden går en av BMW:s bilar i i-serien för 375 000 kronor.



Tesla Model S.

6. Tesla Model S

Den här Teslan började säljas 2013 i Sverige, men släpptes tidigare i USA. 100 kWh-modellen klarar nära 50 mil på en laddning beroende på hastighet och väder. Accelerationen är häpnadsväckande: från 0 till 97 km/h på 2,2 sekunder. På andrahandsmarknaden går bilen för 685 000 kronor.



Volkswagen e-Golf

5. Volkswagen e-Golf

Volkswagen e-Golf ser ut precis som en vanlig Golf, klassikern som funnits i 40 år. Men e-Golf accelererar omedelbart, steglöst och tyst. Enligt Volkswagen ligger toppfarten på 140 km/h vilket kan räcka i normal svensk trafikrytm. Den laddas från snabbladdningsstolpar men även från vanliga eluttag med 230 volt. Bilens medianpris på andrahandsmarknaden är 339 000 kronor.



Den nya Kia Soul från SvD:s reportage om bilmässan i Geneve.

4. Kia Soul

Den nya Kia Soul har en räckvidd på 14 mil vid normal körning, och 21 mil om man kör i eko-läge. När SvD testade den under en knapp vecka i november var snittförbrukningen 15.5 KWh/100 km. Den officiella förbrukningen på 14.7 KWh stämmer alltså ovanligt bra, och eko-läget kan minska förbrukningen ytterligare.

Bilens medianpris på andrahandsmarknaden är 255 000 kronor.



Tesla model X visar upp sina svårmonterade ”måsvingar”.

3. Tesla Model X

Tesla Model X presenterades i Los Angeles 2012 och är i full produktion sedan 2016. På andrahandsmarknaden är medianpriset för en model X 995 000 kronor. Denna helelektriska personbil är känd för sina ”måsvingedörrar” som kan öppnas i princip varsomhelst tack vare sensorer. Beroende på batteripack nås 100 km/h på mellan 3,4 och 6,4 sekunder.



Tesla Model 3

2. Tesla Model 3

Många har väntat länge på Tesla Model 3, men i år är den här. Det innebär praktiskt taget nypris för det som kallas ”folkteslan” – en bil med plats för fem personer. Medianpriset på den mycket begränsade andrahandsmarknaden där Tesla Model 3 just nu säljs snabbast av alla e-bilar är högre än baspriset på en så här ny bil: 724 000 kronor enligt Blocket Fordon. Men då ingår ofta tillägg för viss lackfärg, där röd är dyrast. Sådant som höjer baspriset är även extra-utrustning som adaptiv farthållare som inte är standard i Tesla Model 3.

Grundmodellen har en räckvidd på över 30 mil och den accelererar till 100 km/h på under 6 sekunder.



Instrumentbrädan för elbilen Volkswagen e-U visar hastighet i mitten, laddning till höger samt körhjälp om hur man kör snålast till vänster.

1. Volkswagen e-UP

Den bil som säljer bäst är även Volkswagen e-UP, med det näst lägsta medianpriset på 142 000 kronor. Bilen är en identisk kopia av den bensindrivna Volkswagen UP och har en räckvidd på 10 mil. Det här är förövrigt Volkswagens allra minsta bil, men den finns både som 3-dörrars och 5-dörrars.

ALLT OM BILAR

8. Mercedes visar tuffa suven Concept GLB

Av Mattias Rabe

Publicerad 21 apr 2019 17:00

Mercedes GLC får ett småsyskon – som trots sina lite mindre mått blir sjusitsig. Den nya suven heter Concept GLB och är än så länge en konceptbil, men den färdiga produkten borde inte vara långt borta.



Mercedes GLB har vi sett på flertalet spionbilder under vintern och nu ställs den ut som konceptbil på bilsalongen i Shanghai. Det som framför allt slog oss vid skådandet av spionbilderna var modellens mer upprätta stil i jämförelse med lillebror GLA och storebror GLC. När vi nu skådar konceptbilen är det tydligt att Mercedes har fokuserat på det klassiska, lite mer robusta suv-utseendet. Lite mer terrängstuk skulle man kunna säga, och det görs extra tydligt i Shanghai i och med att konceptbilen har utrustats med grova terrängdäck från BFGoodrich, extraljus ovanför vindrutan, ba(c)kljus vid takspoilern och takbox av smäcker sort.

Tittar vi bortom terrängdetaljerna som mest är för showens skull ser vi med största sannolikhet hur GLB kommer att se ut när den släpps i produktionsutförande. Det finns inget övrigt som inte fungerar i verkliga livet.



GLB Concept är sjusitsig

Mercedes Concept GLB är alltså mellansyskon till GLA och GLC, men är betydligt närmare storebrorsan än lillebrorsan. Concept GLB mäter nämligen 463,4 centimeter på längden vilket är drygt två decimeter längre än GLA men bara några ynka centimeter kortare än GLC. På bredden mäter den, ytterbackspeglarna ej inkluderade, 189 centimeter och på höjden hela 190 centimeter. Så hög blir inte produktionsversionen, man får helt enkelt räkna bort takboxen.

Axelavståndet är ganska väl tilltaget och mäter 282,9 centimeter. Det är inte riktigt i paritet med GLC:s avstånd på 287,3 centimeter mellan hjulaxlarna, men ändå tillräckligt för att ge gott om interiöra utrymmen. Concept GLB är sjusitsig med två främre säten, ett baksäte samt två bakre stolar som enligt Mercedes inte bara är nödsäten utan ska fungera även under längre resor. Av interiörbilderna att döma ser benutrymmen i tredje raden tajt ut, men i höjdled ser det ut att vara ganska bra utrymme för kropp och knopp. Tacka GLB:s upprätta format för det.

Andra sätesraden är inte bara fällbart enligt 40/20/40-principen utan också justerbart i längdled med 14 centimeter. Det kan gynna benutrymmet i bakre sätena. Ytterplatserna i andra sätesraden har en Easy Entry-funktion som gör insteget till tredje raden enklare.

LÄS MER: Här är de hemliga bilarna – som du inte borde få se

Under huven på konceptbilen har Mercedes valt att placera en fyrcylindrig bensinmotor på 224 hästkrafter och 350 newtonmeter. Maskinen känner vi igen från bland annat nya A 250. Drivlinan kompletteras med en åttaväxlad dubbelkopplingslåda som vidarebefordrar krafterna alla fyra hjul, 4Matic som Mercedes kallar det. I lägena Eco och Comfort sker 80 procent av drivningen på framhjulen och i läget Sport 70 procent av drivningen fram. I offroad-läget är drivningen jämnt fördelad 50/50 mellan fram- och bakhjulen.

LÄS MER: Smarta knepen: Så enkelt höjer du värdet på din bil





Trä och kraftiga sömmar på insidan

Förarmiljön är väldigt lik den som finns i A-klass, inklusive mätarklustret och infotainment-systemet, MBUX som Mercedes kallar lösningen. I och med att det handlar om en showbil har Mercedes lagt lite extra krut för att framhäva insidans utseende med bland annat läder, trä och kraftiga sömmar.

När produktionsversionen av Concept GLB kan tänkas dyka upp hos Mercedes-handlarna är ännu okänt, men det bör inte ligga allt för långt fram i tiden. Alla senaste under första halvan av 2020 tippar vi.



9. Prov: Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet har blivit större – på gott och ont

Av Julia Brzezinska

Publicerad 2019-04-20, 07:07

Porsche 911 har vuxit och vuxit. Vi reser till Aten för att fånga dess nya sportbilssjäl och syna den bastanta bakdelen på den nya cabrioletmodellen. Här provkör vi Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet.



Jäsningen av den en gång nätta 911:an påbörjades efter 996 och avstannade lite i och med denna generation. Förändringen mellan 991 och 992 är blott 20 mm på längden, 44 mm på bredden och 4 mm på höjden.

Det regnar och 992 har noterat detsamma. "Vill du aktivera wet mode?", undrar bilen. Va, vad är detta? Får man ett Porscheparaply nu eller fälls suffletten upp? Jag accepterar inbjudan och noterar hur vrid, gas och varvtal mjuknar för att motverka vattenplaning. Regndropparna smattrar mot tygtaket, i övrigt är det välisolerat i kupén. Wet mode är en i raden av tekniska finesser som tillkommit i 992. Det sitter små "öron" i de främre hjulhusen som hör när det blir blött.

Trots väderleken är det speciellt att sitta bakom ratten i en 911 igen, men nervöst! Har den nya generationens uppdateringar knaprat på själen? Vi ska snart bli varse.

992 har bantats på vikt men är trots allt tyngre än föregångaren på grund av den nya tekniken. Filhållning, självkörningsassistans, döda vinkeln-varning ... ni vet den typen av saker man INTE vill ha i en sportbil.

Men Porsche känner sina kunder och har förpassat dessa nymodigheter till tillvalslistan, tillsammans med så mycket annat som man faktiskt VILL ha. Tyvärr är de nya dörrhandtagen som "ploppar" ut av sig själva standard – vilka fungerar så där.

Som en motpol till det uppkopplade har man satsat på en design med retroflörtar. Strålkastarna är mer upprätta, motorhuven eller mer korrekt bagageluckan har fått en kantigare skärning, invändigt är det också mer retro bortsett från de digitala instrumenten och pekskärmen. Den uppmärksamma noterar även dragspelsdesignen från G-generationens stötfångare innanför glaset på baklamporna, subtilt och smakfullt!

För en grundlig genomgång av alla tekniska uppdateringar hänvisar jag till min kollega Joakim Dyredands provkörning.

Äntligen tittar solen fram, vi cabbar ner och fäller upp den elektroniskt styrda vindavvisaren – en genialisk lösning till skillnad från de manuellt monterbara varianterna som finns hos Mercedes, Ferrari, Bentley och Audi.



Nytt typsnitt och ny standard med digitala skärmar,
förutom den centrerade varvräknaren som fortfarande är analog.



Ursäkta 992, har ni lagt på er? Cabben väger drygt 70 kg mer än coupén.

Handhavandet av dessa otympliga plastgrejer som ska vecklas upp och sättas på plats med lite milt våld ger rysningar. Hur många har inte knäckts? 1–0 till Porsche.

Men här finns däremot inga nackvärmare. Jag frågar produktansvarige Thomas Krickelberg, om inte cabrioleten som är det mer komfortorienterade valet jämfört med coupén borde erbjuda varmluft i nacken. Han svarar med allvar i rösten. "Aldrig, Porsche skulle aldrig hålla på med den sortens lyx."



Här syns de kantiga hörnen på frontluckan – snyggt!

Och kanske säger det ändå något om vad en 911 faktiskt är och inte är. Å andra sidan blir det extremt lite vindturbulens i sittbrunnen, varför jag accpeterar avsaknaden.

Mekaniken i suffletten har ersatts av mer lättviktsmetall i magnesium, i övrigt går taket, precis som på 991, att manövrera i hastighet upp till 50 km/h, men nu två sekunder snabbare än tidigare, och det är dyrbara sekunder när det öser ner från himlen.

I nedfällt läge är tygtaket ett paket som är 55 cm långt och 23 cm tjockt. Att Porsches cab går att fälla i fart är inget sensationellt idag men när 991 kom 2012 var de ganska ensamma om det.

Nu borde asfalten ha torkat upp. Jag vrider om det lilla vredet som sitter på ratten till Sport. Det går i med ett utsökt klickljud. Ger full gas men får inga fjärilar i magen. Borde inte 450 hästar kännas mer? Den grova grekiska asfalten torkar långsamt och ger inget fäste.



En stund senare är jag på gasen igen och då milda Matilda! Motorljudet rosslar bakom nacken och de ljusa tonerna från turbon visslar friskt! Detta klår den senast körda Bentley Continental W12 alla gånger. Här är det mindre som ligger i vägen mellan dig och bilen. (Framför allt är Conti ett fläskberg som väger drygt 800 kg mer jämfört med 911.)

Sittpositionen är fortfarande sportigt låg, sätena är precis lagom bolstrade och skålade för att det inte ska bli mer lyx än sport. Styrningen har tagit ett steg i rätt riktning och blivit krispigare – känslan förstärks också av den något mindre rattdiametern (360 mm).

Nu närmar vi oss ett nyasfalterat parti med kurvig väg. Vi kryssar mellan grekiska soptunnor, cypresser och gathundar. Ibland styr jag in lite för snabbt och lite för tvärt och förväntar mig understyrning, men nej. Jag växlar ner med paddeln och går på lite hårdare och bilen rör sig ut i sidled i ett härligt fyrhjulsställ.

Nu kommer fjärilarna! De heter Michèle Mouton, Jacky Ickx och Daniel Ricciardo.



Den horisontella ljusrampen löper från sida till sida.



Adaptiva Matrix LED-strålkastare med fyra ljuspunkter gör att man känner igen Porsche.

Jag klickar i Sport plus-läget för att jag gillar när växlingarna blir argare och bilen styvar upp sig ännu mer, det blir en bryskare körning. Nu kramar jag ratten ännu hårdare och vägen öppnar sig, jag varvar ur på treans växel och belönas med boxermotorns röst.

Vägen övergår återigen i grov grekisk asfalt med lagningar. Hela tiden ligger bilen tajt tajt mot vägen, inte en tillstymmelse till lyft finns. Jag älskar dig 911! Främst för att du ger mycket av dig själv.

PASM, Porsches adaptiva dämpare går nu för första gången att välja till cabrioleten och ger 10 mm sänkning av bilen. Detta ligger i linje med idén om att göra 992 sportigare än 991. Framaxlarna har breddats och den ökade spårvidden +46 mm förklarar också varför turbobreddningen bak är ny standard på alla 992.

"När vi ökat spårvidden fram såg det helt enkelt inte bra ut med standardhöfterna", säger Thomas Krickelberg.



Cabvärldens bästa vindavvisare, elektroniskt fällbar i upp till 120 km/h, på två sekunder.



En nyhet är att det går att beställa Aurum-lackade fälgar på en icke-GT-bil.

Oron för att 992 skulle ha tappat lite av sin själ är borta även om man hade kunnat önska att just turbo var en grej från tillvalslistan.

Jag minns mitt första 911-möte. Det skedde under något dramatiska omständigheter som sedermera blev stoff till tv-programmet Vägens Hjältar med rubriken en blondin kör fast med en miljonbil...

Men för att göra en lång historia kort. Jag skulle fotografera en 996 C4S och "körde fast" kan vi säga. När jag sedan ringde en vän med bärgningsfirma sade han att de genast skulle skicka en bärgare, men att de hade med sig ett filmteam från Kanal 5.

Jag var övertygad om att han skojade om den saken, men tyvärr var det sant! Jag fick helt enkelt kravla i skiten men så här i efterhand var det värt det för när bilen väl var bogserad fick JAG köra den tillbaka till ägarinnan. En manuellt växlad Carrera 4S med sugmotor. På den tiden var 911:or både mindre och nättare. (Nåväl det händer oss alla med åren.)

Jag minns fortfarande känslan när jag varvade ur ettan efter det första trafikljuset. Motorljudet studsade mellan husväggarna på Högbergsgatan och ojämnheterna i asfalten kändes hela vägen upp i kroppen. Styrningen kommunicerade minsta gruskorn och vägskarv och var så där perfekt sträv, äkta och direkt.

Min medpassagerare, clownen Cascarita, en vän från min cirkustid som aldrig suttit i en sportbil tappade haka, lösnäsa och glasögon av accelerationen. Kroppsminnena är starka.

Minns du ditt första 911-möte? Har du det fortfarande framför dig är det bara att gratulera eftersom du har något underbart att se fram emot.

Men vilken cab skulle man då välja om man fick bestämma fritt? Carrera 4S cabriolet kostar 1 355 000 kronor, det är 200 000 kronor mer än motsvarande coupé.

För samma pengar kan man få 5,5 stycken nya Mazda Miator som varvar ända upp till 7 000 r/min med en väghållning som heter duga. Men när det kommer till kvalitet finns det ändå ingen som rår sig på Porsche.

Innan vi skiljs åt kastar jag en sista blick mot 992. Nog för att hela bilen har vuxit sedan 996, men jag undrar lite över vad som har hänt med bakdelen. Ursäkta har ni blivit lite rund om baken? Och då gör sig bilen ändå bättre i verkligheten än på bild (taklinjen är i princip identisk med coupéns men baken framträder tydligare på cabrioleten).

Är det kanske skönhetsidealen från Hollywood med överdimensionerade bakdelar i silikon, med familjen Kardashian i spetsen som influerat Porsches designteam?



Vippknappar och en växelväljare där du numera inte kan växla upp och ner. Sjuväxlad manuell låda kommer som tillval inom kort.

PORSCHE 911 CARRERA 4S CABRIOLET

TEKNISKA DATA

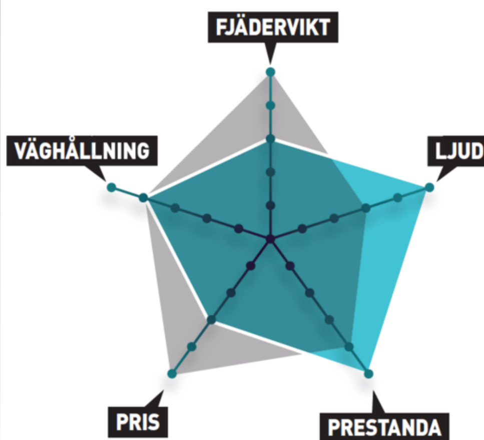
MOTOR: B6, 2 x turbo, bensin, 2 981 cm^3, 450 hk vid 6 500 r/min, 530 Nm vid 2 300–5000 r/min. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 519/1 852/1 299 mm. Axelavstånd 2 405 mm. Tjänstevikt 1 635 kg. Bagagevolym 132 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,8 sek (3,6 sek med Sport Chrono). Toppfart 304 km/h. Förbrukning WLTP 11,3 l/100 km, CO_2 258 g/km

PRIS: 1 355 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



PORSCHE 992 C4S CAB
MAZDA MIATA

SUMMERING

BÄST: Styrning, elektroniskt styrd vindavvisare, motorljud, retroflörtar.

SÄMST: Bakpartiets design, storlek.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Ford Mustang bäst säljande sportcoupén – igen!

Peter Klemensberger 22 april 2019

Ford Mustang en pigg 55-åring även sett till försäljning. För fjärde året i rad är den bäst säljande i sin klass.



Modellen Ford Mustang fyller 55 år och firar det med flaggan i topp. För fjärde året i rad är den nämligen världens bäst säljande sportcoupé enligt siffror från IHS Markit.
113 066 Mustanger såldes globalt sett under 2018 och man toppar även den amerikanska marknaden med 75 842 sålda bilar under året. Och siffrorna ser ut att bättras på. I Europa har det sålts 2 300 exemplar av modellen under årets första kvartal, en 27-procentig ökning jämfört med samma period förra året.

LÄS MER: Hon köpte första Mustangen, har den kvar än i dag

Totalt har det sålts över en halv miljon exemplar av Mustang generation sex som lanserades 2015. 45 000 av dessa i Europa.

Vi på Teknikens Värld har rattat Ford Mustang många gånger, senaste versionen var Bullitt Fastback V8 – läs provkörningen här.

GALLERI
Ford Mustang facelift 2018
49 bilder

Peter Klemensberger



11. Rally-ikonen från 80-talet såld för rekordsumma

Redaktören bytbil 2019-04-18

I perfekt skick: Lancia Delta S4 Stradale från 1985



Stark, legendarisk och väldigt dyr.

Den här rally-ikonen gick för rekordsumman **12 miljoner kronor** på en auktion förra veckan.

Får vi presentera en Lancia Delta S4 Stradale från 1985 i perfekt skick.

Ni som är insatta i rallyhistorien minns säkert de galna, intensiva åren på 80-talet då Grupp B-rallyt höll på.

Mellan 1982 och 1986 kördes de snabbaste och mest kraftfulla rallybilar som någonsin byggts.

Reglerna krävde att 200 exemplar skulle byggas av bilmodellen, och flera tillverkare utnyttjade det för att tillverka en specialbyggd rallybil i några tiotal exemplar och resten i en version som var godkänd för trafik och såldes till allmänheten. Turbomotorer med flera hundra hästkrafter, fyrhjulsdrift och i flera fall mittmonterad motor var ett vinnande recept.

Samtidigt blev bilarna svåra att köra och hastigheterna i tävlingarna högre. På grund av detta blev det även en rad stora olyckor, några med dödlig utgång.

När ett flertal åskådares dött – och när Henri Toivonen och hans co-driver Sergio Crestos dog i Tour de Corse rallyt 1986 – förbjöd FIA Grupp B-klassen.



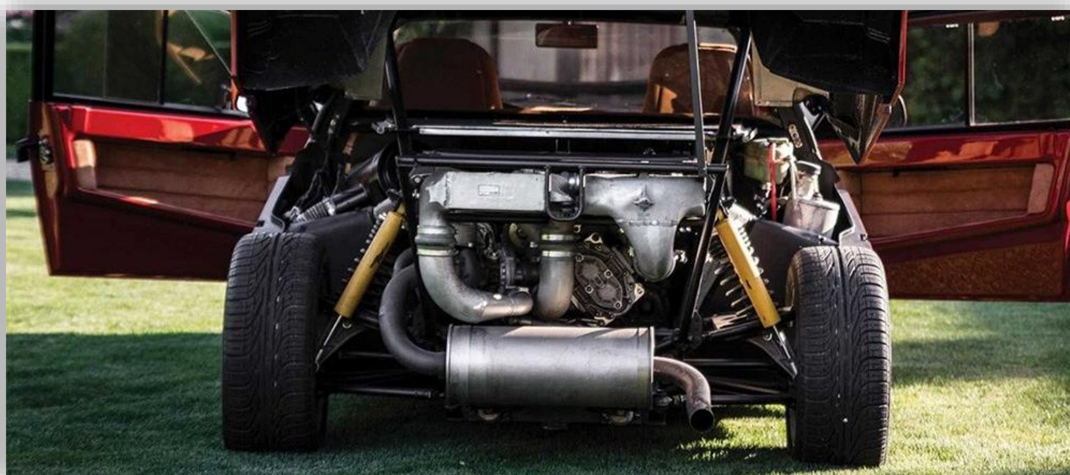
Den kortlivade Grupp B-epoken har dock fått legendarisk status bland rallyfans, precis som de välkända Grupp B-bilarna Audi Quattro, Peugeot 205 Turbo 16, Lancia Rally 037, Ford RS200, MG Metro 6R4 och Lancia Delta S4.

Förra veckan var en Lancia Delta S4 Stradale från 1985 under klubban på RM Southebys bil-auktion i Essen, Tyskland.

Bilen är otroligt väl bevarad och körd totalt i endast 1400 mil av sina två tidigare ägare.
Budgivarna blev många och priset hördes under aktionen. Utropspriset på sex miljoner slutade dubbelt upp, på cirka 12 miljoner kronor.

Bilen har en superladdad 1,8-liters fyrcylindrig turbomotor som producerar över 500 hästkrafter och ett avancerat fyrhjulsdrivsystem där effekten är uppdelad 30/70 fram och bak för att maximera stabilitet och dragkraft.

Det är bara att önska den nya ägaren lycka till med en av världens galnaste rallybilar.



ALLT OM BILAR

12. TEST: Så bra fungerar det att pendla med el-mc

Publicerad 19 apr 2019 14:00

Det är rätt kylslaget när jag trycker på "ready" och glider i väg ljudlöst med min elmotorcykel. Men det är helt perfekt för Stockholmstrafiken. Inget slår en motorcykel som jag laddar själv och som klarar 70 km/tim – eller mer.



Ni kanske minns hur jag förra året testade en elmoped från Niu. Nu har jag fått chansen att grensla en lite häftigare variant, motorcykeln N-GT.

Att köra elmoped i trafiken i Stockholm är en utmaning. Det går snabbt från stillastående och jag får direkt ett försprång på bil- och lastbilstrafiken. Men ute på de snabba lederna känns det direkt osäkert med en moped som maximalt klarar 45-50 km/tim. Med en moped som inte får köras på cykelbanor svårt att ta sig fram i trafiken i huvudstaden. En 45 km/tim-moped passar allra bäst utanför Stockholm, Göteborg och Malmö då jag behöver hitta alternativ till de stora genomfartslederna.

Svaret från en av världens största tillverkare av eldrivna fordon, Niu, heter N-GT. Det är en motorcykel som drivs av en elmotor på 3,5 kW. Två stycken batterier om vardera 35 Ah och 4200 Wh levererar den el som behövs för att skjuta i väg mig till en toppfart på 70 km/tim.

I nedförsbacken från Fridhemsplan och till påfarten till Eugeniatunneln når jag 79 km/tim – om jag ligger ner över styret.

LÄS MER: Elmopeden som är snabbare än allt annat i Stockholm

Två batterier ger lång räckvidd

Niu säger att räckvidden från de två batterierna är sju mil i sportläget – då jag kan nå toppfarten – eller hela 17 mil om jag gnetar fram i mopedfart och E-save-läget. Jag kan också välja att bara köra på det ena batteriet och därmed förvandla min Niu till en moped.

Niu har ett nytt batteri i N-GT som tillåter snabbladdning enligt Flash Charge-tekniken och jag laddar mitt batteripaket fullt på 3,5 timmar.

Allt det här är förstås väldigt bra men låt oss stanna en stund vid en relativt vanlig användning.

Ett elfordon för pendling laddas för det mesta under minst åtta timmar – antingen på arbetsplatsen eller hemma. Det laddas troligen i ett vanligt 230-uttag. Batterierna på Niu N-GT kan enkelt plockas ur, även om de väger en del, och laddas inomhus, på jobbet eller hemma.

Det är smart att jag kan välja mellan olika körlägen som är så differentierade. Väljer jag långsam pendling kommer jag längre men effekten finns där om jag behöver hålla undan för lastbilar och bilar på de snabba lederna. På gatorna i stan räcker mopedläget gott och väl för trafikrytmen.

LÄS MER: Efter Tesla kommer Vessla

Mer robust

Jag upplever Niu N-GT också som något mer robust än mopedvarianten. Ramen, fjädringen och bromsarna har dimensionerats för den högre farten – även om de små hjulen fortfarande behöver hanteras. När jag kommer in lite för snabbt i en kurva känns det inte helt tryggt att bara vika ner hojen. Niu-GT är också näst intill lika stötig som mopeden från samma tillverkare.

Designen är också lik mopedvarianten från Niu. Det är lite kort mellan sadel och framkåpa och mina knän är inte speciellt långt ifrån skyddsrailsen, som för övrigt är tillval.

Är det då verkligen värt cirka 25 000 kronor för att kunna köra 70-80 km/tim i stället för 45-50 km/tim? Niu N-GT kostar cirka 50 000 kronor, dubbelt upp jämfört med mopeden.

Ja, det är verkligen frågan. Det är bara du som användare som vet svaret. Om du bor en bit ifrån 45-sträckorna kan det absolut vara värt det. Men ska jag ta ett nytt motorcykelkörkort bara för att köra en Niu-GT, nja, då blir det inte lika aktuellt.

Om du å andra sidan är i behov av lång räckvidd så är de två batterierna och E-save-läget en anledning till att köpa en Niu N-GT, även om du för det mest kommer att använde den som en 45-moped. Det går också utmärkt att skjutsa på N-GT, även om toppfarten i sportläget då stannar vid cirka 60 km/tim.

Niu har smygstartat sin lansering av elfordon med mopeder och motorcyklar men runt hörnet väntar elbilar och ännu större fordon. Niu är ett av världens mest offensiva varumärken och jag gissar att det inte dröjer speciellt länge innan ni läser ett test av ett elfordon från Niu med fyra hjul.

NIU N-GT

Pris: från cirka 49 995 kronor.

Motor: 3,5 kW (5 kW peak).

Batteri: 2 stycken på vardera 60 V, 35A.

Räckvidd: 10 mil i Sport-läget. 17 mil i E-save-läget.

Laddtider: Full laddning på 3,5 timme.

Passagerare: Ja. Utfällbara fotpinnar för passagerare.

Hjul: 12-tums fram och bak.

Övrigt: Uppkopplad via smartphone-app. Två års garanti på fordonen, 12 månader på batterierna.



Av Jan-Erik Berggren

Klassiker

13. Grattis Ford Taunus!

Publicerad 26 april **2009**, **text Carl Legelius**

Idag när Terese och Teresia har namnsdag fokuserar vi på Taunus.



Högsta punkten av Taunus, alltså den skogsklädda delen av de vackra skifferbergen vid floden Rhen, når 878 meter. När Ford Taunus nådde sin höjdpunkt är en fråga för bilfolk att verkligen träta om. Det finns ju så många.

Namnet introducerades redan 1939 och fanns ända till 1982. Ford Taunus, som är en tysk uppfinning, synkroniserades 1970 med brittiska **Ford Cortina**.

Taunus har funnits i olika storlekar, även samtidigt.

Under alla år har modellen varit ett förnuftigt val för vanligt folk, ibland med en liten känsla av guldkant.

Med undantag för ett liten snedsprång med 12m 1962 då man fick för sig att ha **V4-motor**och framhjulsdrift har Taunus alltid varit **tekniskt konventionell historia** med motorn fram och bakhjulsdrift. Motorer har flyttats över generation efter generation.



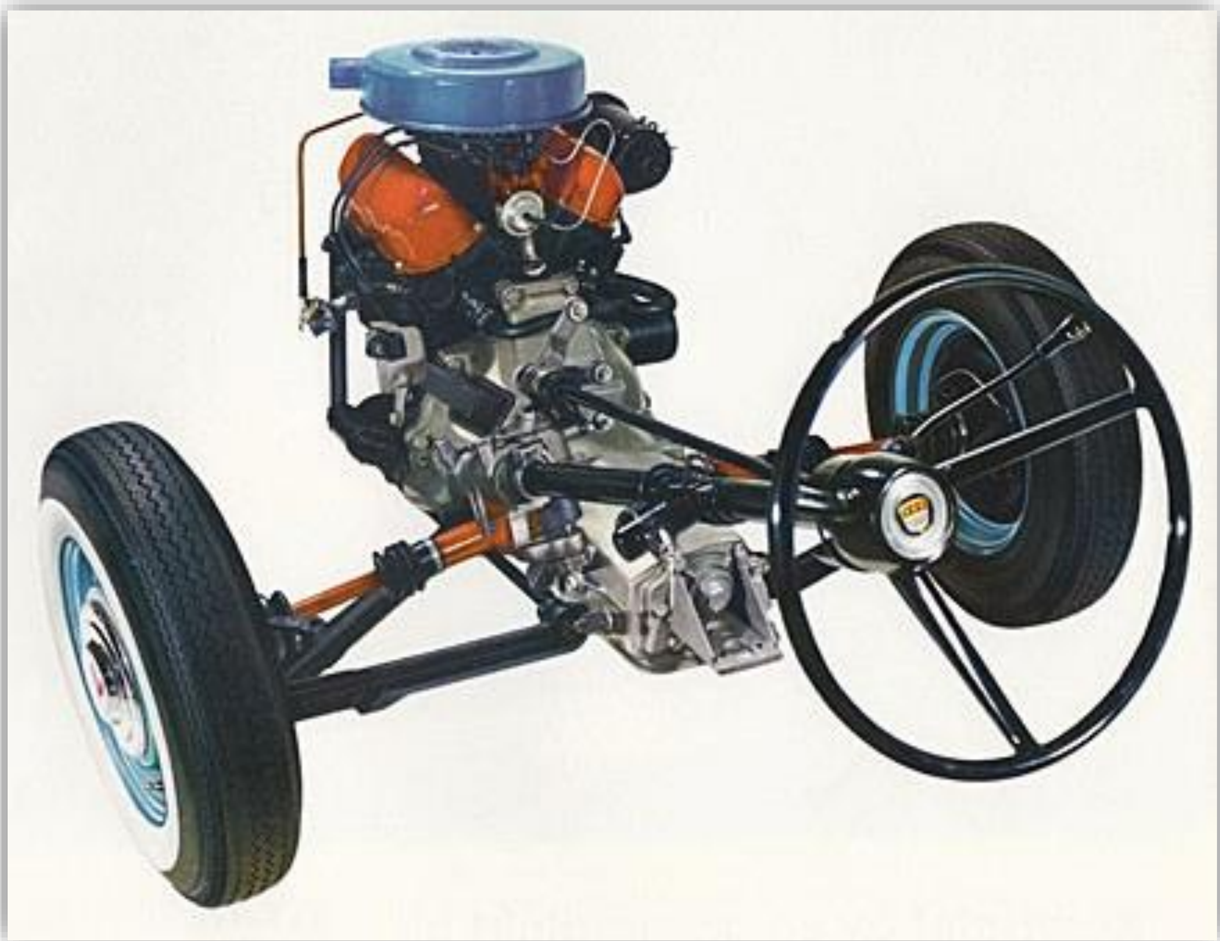
Förkrigsformerna fanns kvar även efter kriget, bredare grill och mer kromdetaljer.
En prydlig liten strömlinjevagn med USA-influens. Denna kaross fanns 1948-52.



Taunus hängde med tiden och fick grillinspiration från de stiliga Fordarna i väst. Men tjusiga kromkula som fanns på Ford i USA 1949-50 blev i europeisk tappning lite mer flörtkulelik. Karossen fanns till 1959. Här i fräsigt herrgårdsvagnsutförande.



Snärtigare fram än bak kan väl sägas om följande generation, som fanns till 1966. Den var framhjulsdriven och hade V4-motor.



Se så kompakt och elegant konstruerat drivpaketet var på Taunus 12m. De nya idealen övergavs snabbt till förmån för bättre säljande modeller - med bakhjulsdrift. Motorn fick leva vidare i Saab 95/96 V4 istället.



Här är ett annat nedslag i Taunushistorien, den stilmässigt banbrytande 17m P3 som kom 1960. Kanske allra snyggast i herrgårdsvagnsutförande.



Nästa uppdatering av var gick stilmässigt hand i hand med föregångaren,
men den lite jazziga stilen dämpade, linjerna stramades till och det blev aningen lite tråkigare.

Hår på bringan. Vinyltak. Taunus blommar - i brunt.

Sista versionen. Taunus dödförklarades sent 1982 när Sierra skulle axla ansvaret som världsbil - men inte riktigt. Taunus tillverkades i Otosan i Turkiet till 1994!



En turkisk Taunus!



14. Fredagshumorn: Rolv Wesenlund - Tannlegen ("Volvo Sonett")



FILM: https://youtu.be/mMLokprH304



15. Fredagsfilmen: Vrålande Kawasakimotor i en Fiat

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-05, 19:13

Det är inte första gången vi har en video på en Fiat Cinquecento som fredagsfilm. Och det är nog inte sista gången heller – speciellt inte om folk fortsätter stoppa motorcykelmotorer i dem.



Denna gång är det knotan från en Kawasaki ZX10-R Superbike som har blivit monterad den lilla Fiaten. Och det går undan.,

På instrumentbrädan sitter en display som på äkta motorsportmaner visar vilken växel som är i. Och det har aldrig känts mer befogat. Kawasakispisen varvar furiöst och föraren har fullt sjå att hänga med.

Glöm inte att höja volymen också – så du inte går miste om skönsången. Trevlig fälg!

FILM: https://youtu.be/qpGPZAj7SvM



Kvällsfilm: Fiat Cinquecento med Kawasakimotor – då går det undan!



Backtävling: Reto Meisel kör Mercedes SLK med Judd-V8 som varvar 11.300 rpm

SLUT